Anno VIII - 1855 - N. 184

L'OPINIONE

Sabbato 7 luglio

	Anno		Semestre		Trimestre	
Torino	L.	40	L.	22	L.	12
Provincie	id.	» 44	id.	» 24	id.	» 13
Svizzera e Toscana	id.	» 54	id.	» 30	id.	» 16
Francia	id.	» 58	id.	» 32	id.	» 17
Belgio ed altri Stati	id.	» 62	id.	» 34	id.	» 18

L'Uffizio è stabilito in via della Madonna degli Angeli, N. 13, seconda corte, piano terreno.

Si pubblica tutti i giorni, comprese le Domeniche. — Le lettere, i richiami, ecc., debbono essere indirizzati franchi alla Direzione dell'OPINIONE. — Non si accettano richiami per indirizzi se non sono accompagnati da una fascia. Prezzo per ogni copia cent. 20. — Per le inserzioni a pagamento rivolgersi all'*Uffizio dell'*Opinione, via B.V. degli Angeli, 13.

TORINO 6 LUGLIO

STRADE FERRATE LOMBARDO-VENETE

La vendita delle strade ferrate del Lombardo-Veneto pare deliberata e prossima. Noi non la crediamo dannosa a quelle provincie perchè se le vie ferrate non sono in mano di privati giammai si potranno compiere, non potendo l'Austria, a malgrado delle imposte, degli imprestiti forzati e delle gravezze di ogni sorta, costrurre i tronchi e le linee principali che rimangono e che da parecchi anni dovrebbero già essere in esercizio.

L'Austria non può sperare di ritrar molto dalle strade attuali, perchè producono poco così per la cattiva amministrazione, come per le misure della polizia, per l'atonia del commercio e per l'interruzione del tragitto. Esse non fruttano che 1,800,000 fiorini e costano circa 1,200,000, per cui la rendita netta non sarebbe che di 600 mila fiorini, ossia il 33 per 0/0 degl'introiti. È una spesa considerevole, ma che una società privata può ridurre facilmente ordinando meglio il servizio.

Siccome in un contratto con un governo oberato, che ha bisogno di danaro, una società ha la prospettiva di far un buon affare, non mancarono banchieri inglesi e francesi che presentarono proposte al sig. De Bruck per l'acquisto delle strade ferrate del Lombardo-Veneto e pel loro compimento. Si è anzi formata una commissione composta del barone Rothschild di Vienna, de'Laing, Uzielli, Blund ecc., i quali fecero un progetto stato accettato, non rimanendo che ad accordarsi nel prezzo della cessione.

Il 26 dello scorso mese sono partiti da Vienna alla volta della Lombardia quei commissari, nell'intento di esaminare le vie ferrate.

A questo riguardo l'*Eco della Borsa* di Milano scrive:

« Il sig. barone Rothschild di Vienna, in « compagnia dei membri della suddetta com- « missione, dell'ingegnere francese Poissat « e dell'inglese Talabot, non che di altro « ingegnere, sig. Bingler, che rappresenta « l'interesse dei soci milanesi, sono giunti « in questa centrale da qualche giorno, e « percorsero già le linee di Novara, Ber- « gamo, Pavia, Sesto Calende, Lodi, Cre- « ma, ecc. accennate siccome idonee per « lo stabilimento di nuove strade ferrate, e « non partiranno prima d'aver raccolte tutte « le notizie che possono mettere la società « in completa cognizione degli eventuali « vantaggi e dell'entità economica di questo « piano generale. »

Lo stesso giornale soggiugne:

« Un nostro corrispondente di Vienna ci « scrive che la società franco-inglese-au- « striaca, che ha divisato di prendere in lo- « cazione le strade dello stato austro-itali- « che non solo è determinata di promuovere « colla massima prontezza il ferroviario che « debbe mettere in comunicazione Milano « con Novara, ma altresì vuole assumere « l'ultimazione della strada ferrata dell'Ita- « lia centrale, il principale difetto della « quale consiste nell'attuale sua forma di « amministrazione. Dicesi che uno dei mem- « bri della commissione presente in Milano, « assai versato in questo particolare affare, « se ne occupi alacremente. »

Staremo a vedere come termineranno i negoziati. Se si riflette che l'Austria ha urgente bisogno di danaro, poco o molto che sia, si può ritenere che le proposte della società saranno accettate.

MARINA MILITARE

In varii numeri precedenti abbiamo promesso di parlare dei piloti d'altura, ma nostro desiderio essendo di rimontare all'origine di tale istituzione, onde farne risultare l'inconseguenza, c'era d'uopo distenderci in guisa che l'importanza delle materie fino ad ora trattate non ci lasciò peranco lo spazio per farlo. Oggi però vogliamo mantenere la parola data, e parleremo dei piloti d'altura.

Lo studio della *nautica* fornisce all'ufficiale di marina il mezzo di trovare con tutta precisione ed esattezza la posizione del suo bastimento a qualunque istante. Mediante le *carte marine* il comandante della nave determina la strada che deve percorrere onde giungere alla meta che si è prefissa. Con la nautica dunque, e con le carte marine l'ufficiale di marina conduce scientificamente una nave in qualsiasi punto del globo. Ma siccome la *delineazione* delle coste e dei porti non può sopra una carta esser eseguita in modo tale che ne risultino chiaramente visibili tutti gli accidenti, alcuni dei quali sono anche variabili, così è naturale che al giunger di un legno lungo una spiaggia od all'imboccatura dei porti e rade, il comandante del bastimento non può fidarsi più delle carte marine e deve ricorrere allora alle cognizioni *pratiche* degli uomini di mare di quella data spiaggia o di quel porto, e con l'aiuto di queste persone conduce il suo bastimento nel luogo desiderato. Questi uomini pratici di una piccola porzione delle coste marittime prendono il nome di *piloti locali o particolari*.

L'utilità, anzi l'assoluta necessità di questi uomini non è, nè può mai essere contestata da alcuno, in quantochè le carte marine essendo *la sola guida* dei naviganti, nè potendo l'uomo di mare conoscere perfettamente tutte le coste del globo, è indispensabile ricorrere all'esperienza di questi piloti locali. La responsabilità anzi di un comandante non è spinta oltre a quello che è marcato sulla carta, e restammo oltremodo sorpresi pochi anni addietro, in occasione di uno spiacevole accidente successo, checchè se ne dica, al più abile dei nostri ufficiali di marina nel vedere che un consiglio di guerra composto di uffiziali generali della nostra marina, e presieduto dal vice-ammiraglio conte Albini ha saputo condannare *il conte di Persano* perchè ebbe la sventura *per il primo al mondo* di urtare in una *secca* che non è marcata sopra nessuna carta, in una *secca* che non era a conoscenza di alcuno e che lo stesso signor Albini, presidente del consiglio di guerra, *non* aveva marcato sul suo portolano della Sardegna.

Abbiamo voluto anzitutto premettere queste considerazioni, onde spiegare il *piloto locale*, affinchè non lo si possa in veruna maniera confondere con *quello di altura*.

Parliamo ora di questi ultimi.

Le antiche galere per la loro costruzione erano atte ad adoperare la forza muscolare degli uomini e quella del vento. Si impiegavano adunque i *forzati* al remo, ed i *marinai* al servizio delle vele; ma siccome la guerra marittima di quel tempo si faceva molto differentemente da quello che si eseguisce oggidì, non essendo dessa in ultima analisi che un *abbordaggio generale* in cui il valore personale e la destrezza nelle armi tenevano luogo di evoluzioni tattiche, così le galere destinate alla guerra venivano montate da un certo numero di *cavalieri e di armati*. L'equipaggio di una galera formavasi quindi da gente di guerra, da marinai e da condannati detti *galeotti*.

Quando in appresso la nautica rinvenne nell'astronomia metodi esatti per condurre e dirigere le navi sui mari, le persone dedite alle armi e che nulla curavansi di studi scientifici compresero che vi era bisogno d'impiegare sulle galere una classe di persone la quale non dovesse accudire che al modo di condurre la nave: e siccome in quell'epoca quest'operazione domandavasi *pilotare*, così ne venne il nome di *piloti* agli individui la cui missione era soltanto scientifica e non militare: furono poi detti *di altura* stantechè nei calcoli di nautica impiegavano, come si usa anche oggidì, *l'altezza* degli astri. Ecco l'origine dei *piloti d'altura*.

Ma col succedersi degli anni la galera venne trasformata nel vascello di linea, e questo cambiamento, dovuto all'incessante progresso delle scienze, non si effettuò soltanto su cose materiali, ma portò la sua influenza sugli stessi guerrieri, i quali ben compresero che il solo maneggiare una spada non era più sufficiente per montare sulle navi da guerra, e che occorreva un'altra educazione, quella cioè che aveva fino allora il piloto. I cavalieri delle navi divennero quindi *tutti quanti* piloti d'altura, ma conservarono le altre cognizioni relative all'arte militare diggià migliorata col progredire delle varie scienze. Successe adunque la nuova mutazione del cavaliere di nave in *ufficiale di marina*, il quale riunisce in sè le conoscenze tutte del piloto d'altura e quelle, modificate, dell'antico guerriero marittimo. Il piloto invece rimase stazionario nelle sue cognizioni. Dopo ciò i nostri lettori, speriamo, domanderanno che cosa abbiano ancora da fare codesti piloti nella nostra marina? E questo è appunto quello che noi pure domandiamo a noi stessi, o per meglio dire a chi ancora li vuol mantenere.

Dal momento in cui l'ufficiale di marina è per la sua educazione un piloto, mentre il piloto non è per le sue conoscenze un'ufficiale di marina, riesce inutile questa istituzione, rancido avanzo del medio evo e che tutte le marine ben ordinate hanno da gran tempo abolito. Infatti ecco che cosa scrive a proposito dei piloti fino dall'anno VI della repubblica francese il sig. *Lescallier* in allora *ordonnateur de marine* (che corrisponderebbe pressochè all'attuale prefetto marittimo):

« Les pilotes, seconds pilotes et aides- « pilotes ont été supprimés, et ceux qui ont « été trouvés suffisamment instruits, ont « passé alors au grade d'officier, parcequ'on « a senti que tout officier de marine doit « être pilote, on doit conneître l'art du pi- « lotage, et qu'un pilote instruit était par « conséquent digne d'être officier. »

E ciò, lo ripetiamo, è per sè evidente e giusto: l'istituzione dei piloti è inutile oggidì, quindi non è mestieri che sia più conservata, ma se gl'individui che appartengono a questa classe di persone hanno le cognizioni che si richiedono da un ufficiale di marina, come abbiamo esposto nel nostro articolo precedente, num. 176, è giusto che siano di fatto ufficiali; se poi non posseggono queste conoscenze, allora il governo può disporli in altri servizi, i quali si rinvengono facilmente nella vasta amministrazione della marina: ma il conservar ancora codesta istituzione, non solo è un controsenso, ma è anzi dannoso al servizio marittimo. Ed infatti un piloto d'altura della nostra marina è da noi incaricato oggidì dei calcoli di navigazione; ma siccome tale incombenza spetta esclusivamente all'ufficiale di marina, così si è costretti di esimere quest'ultimo dall'adempiere una delle parti più scientifiche del suo mestiere e perfezionarsi con la pratica nella teoria ricevuta alla R. scuola; e tutto ciò per qual motivo? Per voler conservare un'istituzione decrepita, un'istituzione diremo anzi assurda, poichè, ripetiamolo ancora una volta, ogni ufficiale di marina è oggidì piloto, quindi col progresso avvenuto nell'educazione il piloto ha perduto ogni ragione di esistere.

Nè quello che ora andiamo ripetendo può riuscire nuovo per il paese. Alcuni anni addietro (1851) la commissione del bilancio propose la completa abolizione dei piloti di altura. Senonchè la discussione di una tale proposta sollevatasi nella camera dei deputati rimandò disgraziatamente alle calende greche una riforma così importante e di tanta necessità per il buon andamento del servizio sui nostri legni da guerra: poichè sappiano i nostri lettori che l'ufficio disimpegnato dal piloto di altura non può che recare grave imbarazzo nelle funzioni dell'ufficiale di servizio sul quale, e non sul piloto, deve cadere tutta la responsabilità dell'andamento scientifico, marittimo e militare della nave. Se ciò non fosse, il piloto dovrebbe avere un'ingerenza nella parte spettante all'ufficiale *di quarto*, e questi allora riceverebbe ordini e prescrizioni da una persona che non è il comandante del bastimento, e farebbe l'ufficio di comandare l'esecuzione di ciò che gli viene ordinato e suggerito dal piloto di altura.

Come accennammo più sopra, l'abolizione di questa classe di persone non fu accolta dalla camera dei deputati. In tale discussione osservammo una singolare condotta

APPENDICE

—o—

EPISODIO DELLA STORIA DEL FARO D'EDDYSTONE

(*Vedi N.* 182)

Allora venni a capire perchè si sorrise, quando io mi offriva pronto a prendere impegno anche per un anno; venni a capire perchè i miei predecessori avessero abbandonato il posto. Era una tetra ed intollerabile dimora il faro di Eddystone. Talora avrei dato del capo nelle muraglie, per finire una così miserabile esistenza; talora volevo gettarmi in mare; un salto mi avrebbe liberato da tutte quelle angoscie. Più d'una volta andai durante il riflusso sulla spiaggia, per gettarmi giù da un dirupo; ma quando stavo per effettuare il mio progetto, il cuore mi veniva sempre meno. La vaga speranza d'un miglior avvenire mi faceva sostare. Non era il coraggio che mi mancasse; ma una voce misteriosa sembrava dirmi: « L'ora non è venuta; aspetta ancora; » E il tempo correva senza portarmi nessun sollievo. Una volta, fui lì lì per farla finita: ciò che prova che non la paura mi faceva dar addietro. Misuravo con un occhio tranquillo, indifferente, l'animarsi delle ondate e il loro ingrossare; esse m'innondavano della loro schiuma, poi ricadevano nell'abisso. Tre e quattro volte mi parve che un'onda più dell'altra grossa dovessi travolgermi ed aspettai la morte con rassegnazione. Una mi travolse infatti e mi gettò contro uno scoglio, ad una certa distanza. Il naturale istinto della conservazione si risvegliò e fece che io mi appigliassi involontariamente alle erbe marine ed alle sporgenze della roccia. Quando il flotto fu tornato in seno all'Oceano, andai alquanto in su e mi posi al sicuro.

La mia esistenza faccevasi però cattiva ogni giorno più. Una lenta febbre mi consumava il sangue e sentivo dolorose contrazioni in tutto il corpo: intronamenti e momenti vani mi travagliavano nel capo. Ero tormentato dal desiderio continuo di fare qualche cosa. L'energia naturale del mio temperamento si rivoltava contro il torpore nel quale ero sepolto.

Talora avevo paura di diventar pazzo. I miei pensieri li trovavo incoerenti; al mio animo si presentavano idee bizzarre, fantastiche e duravo gran fatica a cacciarle via. La mia intelligenza andava sempre vagando; nessun legame univa le mie varie riflessioni, nessun scopo serviva ad esse di centro. Credo che la mia ragione fosse veramente sulla strada d'andarsene; vorrei però esserne pienamente convinto, perchè in tal caso non avrei più nessuna risponsabilità morale. Qualche volta, lungo coteste terribili giornate, dubitavo quasi d'esser sveglio; speravo che tutto ciò non fosse che uno spaventoso sogno, da cui sarei stato fra poco libero. Ma i giorni scorrevano l'uno dopo l'altro ed il sogno continuava.

Tale era la mia vita nella torre di Eddystone. Io mi era spesso figurato che il più gran supplizio materiale sarebbe stato quello di dover restare indefinitamente nella stessa posizione. Ciò che questa tortura sarebbe stata per gli organi materiali, la mia posizione lo era pel mio animo. Se io avessi un odio implacabile contro qualcheduno e che mi fosse dato scegliere la vendetta, m'accontenterei certo di chiuder costui in una cella isolata e di fargli impossibile ogni comunicazione co' suoi simili. Non gli lascierei sentire il suono d'una voce umana, non lo lascerei attendere a nessun lavoro, a nessuna occupazione; farei il vôto intorno a lui. Ecco come vorrei vendicarmi, se un tal castigo non fosse troppo infernale, anche per la più grave offesa che si possa immaginare; poichè, ammettendo pure che certi delitti meritino la morte, nulla deve indurci a far la parte del diavolo, a corrompere, mutilare e distruggere le anime.

Durante questo terribile periodo di tempo, cercavo nel sonno quel maggior sollievo che mi veniva fatto. Quando mi toccava vegliare la seconda parte della notte, mi mettevo per terra e dormivo profondamente. La lanterna ardeva come poteva. Questo mio sistema provocò un nuovo alterco fra il vecchio scozzese e me. Ed ecco come.

Una notte, io era in fazione da assai poco tempo; quando il mio camerata salì e mi trovò addormentato. Era un tre settimane circa dopo il mio arrivo nella torre, come calcolai dopo, giacchè in quel momento non avevo più nessuna coscienza del trascorrer del tempo. Quando mi svegliai, vidi il vecchio tranquillamente seduto vicino a me ed occupato a leggere la sua eterna Bibbia. Egli si accontentò di dirmi che potevo andar nella mia camera, se ne avevo voglia. Lo pigliai in parola e scesi.

Il giorno dopo, mi domandò se non sentivo vergogna di essermi addormentato, di non aver eseguita la consegna. Si stupiva che non fossi compreso da un sentimento più delicato pe' miei doveri. Gli risposi che, quanto a'miei sentimenti, era un affar di coscienza che risguardava me solo.

negli oppositori al progetto della commissione.

Il nostro paese assistette poco tempo fa alla lunga disamina della legge di soppressione di alcune corporazioni religiose. E qui domandiamo scusa ai piloti se li mettiamo per un istante a confronto dei frati e delle monache, ma il paragone, *in genere*, viene al caso nostro. Per quanto ci sembra, in questa importantissima discussione nessuno degli oppositori alla legge pensò di difendere i frati individualmente onde salvare l'istituzione, ma difese invece le istituzioni per conservar gl'individui che le compongono.

Se ciò non è conforme alle nostre opinioni, ciò nullostante è logico: ma allorchè si trattò dei piloti, i difensori di questi tennero un altro sistema: invece di difendere l'istituzione, essi difesero gli individui vantandone i meriti, la capacità ed i servizi, e così fecero conservare l'istituzione. Ma forse che gli uomini componenti un qualsiasi corpo può influire sulla necessità o sul merito di questo corpo? Gli individui cambiano, mentre l'istituzione che è inutile e dannosa rimane. E qui sta il male. D'altronde i nostri piloti non avrebbero avuto alcun motivo di lagno se la camera avesse approvata la soppressione del loro corpo, poichè accettata una tale proposta, la loro carriera ed il loro avvenire sarebbero stati di molto migliorati.

Si dirà forse che l'Inghilterra ha qualche cosa di consimile ai nostri piloti di altura, e che se la prima nazione marittima del mondo mantiene una tale istituzione, è cosa ragionevole che noi pure seguitiamo a conservarla. Prima di tutto l'Inghilterra sopra un vascello che contiene un migliaio e più di uomini, mantiene *due masters*: noi invece sopra un brigantino di 80 uomini contiamo *quattro* persone addette al pilotaggio: adunque queste cifre chiederebbero almeno una sensibile riduzione in questo nostro corpo di piloti: ma vediamo ora quale sia la vera ragione di esistenza pei *masters*. Tutti sanno che i giovani destinati a divenir ufficiali di marina inglese montano nella più tenera età sui vascelli di linea, ove vengono istruiti contemporaneamente nella teoria e nella pratica.

Senza fermarci sul merito di questo sistema, è naturale che per dar tale istruzione sulle navi si richiedono degli individui appositi, il cui servigio si riduca alla scuola teorica e pratica dei giovani che si destinano alla carriera del mare: questi appositi professori sono i *masters*. Ora domandiamo noi: abbiam forse nella nostra marina qualche cosa di analogo al sistema inglese circa ai giovani che aspirano ad ufficiali di vascello? No: la R. scuola di marina in Genova è quella che forma i nostri ufficiali: e quando le nostre guardie marine giungono a bordo dei bastimenti sono già del tutto istruite nella teoria e non hanno bisogno che di navigare onde assumere la parte pratica del mestiere. Adunque i bisogni che giustificano in Inghilterra l'esistenza dei *masters* non si ripetono da noi per giustificare quella del *piloto*: ammesso anche che il *piloto* nostro avesse le qualità di un *master* inglese.

Dopo quanto abbiamo fino ad ora esposto, noi siamo intimamente convinti che volendo riordinare la nostra marina fa d'uopo togliere ai nostri ufficiali di vascello l'inciampo che i piloti arrecano alla loro istruzione, e bisogna prontamente ed interamente sopprimere l'istituzione del piloto d'altura.

Le considerazioni che abbiamo emesse fin qui sono del tutto generali: che se volessimo scendere ai particolari delle attribuzioni dei piloti sui nostri legni, risulterebbero maggiormente dimostrati gli inconvenienti ed i danni derivanti dalla loro esistenza. Vi sono nei regolamenti, che determinano le attribuzioni dei piloti, alcuni articoli, i quali fanno davvero le pugna col buon senso. Noi tralasciamo di entrare in questi dettagli che, per essere ben compresi, avrebbero d'uopo di alcune nozioni sul servizio interno di bordo, e quindi di lunghe considerazioni preliminari.

Nel nostro N° 176 abbiamo dimostrato che i capitani mercantili non sono atti a divenire ufficiali di marina: il buon senso, l'onestà di carattere e la dignità del nostro ceto commerciante diedero ampia ragione alle nostre parole. I capitani mercantili rifiutarono l'appello che pochi giorni addietro si fece loro dal comando *militare* della nostra marina. In guisa che anche l'aiuto che *qualcuno* sperava trarre dai capitani mercantili per metter in effetto lo *stupendo* armamento dei nostri legni, è venuto a mancare. Ed intanto continua sempre la deficienza del nostro personale marittimo: che anzi ogni dì essa aumenta, poichè cresce in ragion dell'aumento del materiale: e noi ora abbiamo fatto acquisto di un nuovo piroscafo. Si vorrà forse ricorrere ai piloti di altura facendoli passare, sia provvisoriamente sia stabilmente, nelle file degli ufficiali di vascello? Ed i piloti hanno poi l'istruzione richiesta in un ufficiale militare di marina?

Esaminiamo tale questione.

Quando il re Vittorio Emanuele I istituì in Genova nel 1816 la R. scuola di marina, stabiliva che in tale scuola vi fossero due categorie di allievi, la 1.a formata da quelli che volevano divenire guardie marine o cadetti di artiglieria di marina: la 2.a da quelli che intendevano a riescire allievi di pilotaggio. Determinava ancora che il corso di *Bezout* fosse il testo d'insegnamento per le matematiche, ma che dei *sei* libri in cui esso si divide non facessero di bisogno, per i giovani della 2.a categoria, che il 1°, 2° e 6°, mentre tutti *sei* dovevano conoscersi da quelli della prima categoria.

Da queste disposizioni si scorge dunque che gli ufficiali di marina ed i piloti venivano educati nella stessa scuola, ma che l'istruzione di questi era molto limitata in confronto di quella dei primi. Era quindi ammessa fin da allora una differenza fra queste due classi. In seguito la scuola di marina non fornì più se non guardie marine; ed i piloti vennero presi o dalla bassa forza o dal mercantile. Se quando e gli uni e gli altri venivano educati nello stesso recinto, e che quindi ambedue queste classi assorbivano contemporaneamente le prime norme di una educazione *militare*, esisteva di già una diversità nella loro istruzione, quanta non ne dovrà ora sussistere, ora che gli uni escono da un'accademia militare, e gli altri ?.... appresero *la nautica* in scuole private, poichè solo da due anni venne, per cura del governo, istituita in Genova una scuola di nautica per la marina mercantile. Oltre di una buona parte dell'istruzione scientifica marittima, i piloti mancano adunque, rispetto agli ufficiali di marina, di tutta la parte militare: in somma il piloto non ha altra differenza dal capitano mercantile se non di conoscere il servizio interno di bordo. Come abbiamo avvertito parlando dei capitani di commercio ripeteremo anche per i piloti: vi saranno forse delle eccezioni, ma le eccezioni non hanno per noi veruna influenza sulla massima generale. Dopo ciò noi diciamo esplicitamente che i piloti d'altura non possono essere chiamati a divenire mai ufficiali di una marina da guerra.

Ci siamo fermati un po' a lungo e sui capitani mercantili e sui piloti, poichè volevamo chiarire questi due elementi, nei quali *qualcuno* crede di rinvenire i titolari per supplire alla deficienza del quadro organico della marina. No, gli ufficiali di marina non si formano se non nelle accademie, ed è perciò che insistiamo su questo punto, poichè bisogna subito aumentare il numero degli allievi se si ha il proposito di riordinare la marina; poichè l'aumento degli alunni della R. scuola operatosi in oggi, non potrà far risentire i suoi effetti senonchè da qui ad otto anni circa: stantechè occorrono cinque anni alla scuola e quasi tre anni perchè una guardia marina possa divenire abile ufficiale di vascello. Dunque seminando oggi non si raccoglie che da qui ad otto anni.

Nè qui han termine le riforme da farsi sul personale: ve ne sono delle altre ed importantissime, delle quali tratteremo in appresso. Frattanto rivolgiamo al governo un'interrogazione che *forse* sarebbe meglio dirigerla al comando della marina *anzichè* al ministero di marina: *Si potrebbe sapere lo stato sanitario dei nostri marinai che trovansi in Oriente sui RR. legni?* I bollettini ufficiali parlano dell'esercito di terra, ma non mai dei nostri equipaggi.

INTERNO

ATTI UFFICIALI

Con R. decreto del 2 corrente è approvato il regolamento della cassa ecclesiastica:

Quel regolamento è diviso in otto capi, di cui il primo ha tratto allo stabilimento della cassa ecclesiastica, alla quale è dalla legge demandato l'incarico di prendere possesso ed amministrare i beni già appartenenti alle case ed enti morali contemplati nei 3 primi articoli della legge.

Il capo secondo segna le norme per la presa di possesso dei beni suddetti, non che quelle per la formazione dell'inventario di essi.

Il capo terzo ha per oggetto l'accertamento della rendita netta dei beni già spettanti alle case degli ordini religiosi, ed alle chiese collegiate, non che di quelli componenti le dotazioni dei benefizi semplici, che sono colpiti dagli articoli 1 e 2 della legge.

Il capo quarto stabilisce le basi pella fissazione dell'assegnamento in favore delle case religiose e dei membri delle collegiate.

Indica il capo quinto i modi coi quali devesi procedere per determinare e riscuotere le quote d'annuo concorso imposte sugli enti e corpi morali dall'art. 25 della legge.

Accenna il capo sesto le norme pella riscossione dei redditi e delle somme destinate alla cassa ecclesiastica e contabilità relativa.

Il capo settimo determina le formalità dei contratti da stipularsi nell'interesse della cassa ecclesiastica, non che l'autorità dalla quale debbono, secondo la diversa loro natura, essere approvati.

Finalmente nel capo ottavo sono prescritte le norme per la formazione del bilancio della cassa ecclesiastica ed il sistema di contabilità cui debbono attenersi gli agenti governativi, ai quali è affidata la riscossione ed il pagamento delle spese che debbono aver luogo nell'interesse della medesima.

S. M., in udienza del 2 luglio corrente, si è degnata di nominare a membri del consiglio speciale dell'amministrazione della cassa ecclesiastica i signori:

Cova Andrea, intendente generale;

Re cav. ed avv. Felice, presidente di prima cognizione in ritiro;

Amistà cav. Giovenale, mastro uditore presso il magistrato della R. camera dei conti;

Desderi Giacinto, direttore demaniale in riposo;

Gianone Lorenzo, ispettore ingegnere nell'ufficio d'arte presso la direzione generale delle contribuzioni e demanio presso il ministero delle finanze; onde il consiglio suddetto resterà composto delle persone sovra nominate, dell'economo generale dei benefizi vacanti commendatore D. Emanuele Vachetta, e del direttore generale del debito pubblico commendatore Gio. Battista Ojtana il quale ne avrà la presidenza.

Nella stessa udienza S. M. si è pure degnata di nominare a segretario capo dell'ufficio centrale dell'amministrazione della cassa ecclesiastica:

Il sig. avv. Fenocchio Carlo, già segretario di prima classe nel ministero di finanze;

A segretarii i signori Nervo Luigi, già applicato di prima classe presso il ministero suddetto e Noelli Filippo ispettore dell'insinuazione e demanio;

A sotto-segretari i signori Cerruti Giovanni, già controllore assistente presso il controllo generale, e Gallone avvocato Luigi, già assessore di pubblica sicurezza;

Ad archivista il sig. Anselmi avv. Francesco, già vice-direttore della commissione per il miglioramento della sorte dei parroci;

Ad applicati i signori Casalegno Giacinto, attuaro, e Verani Vincenzo, applicato fuori pianta nel ministero dell'interno;

Ed a scritturale fisso il sig. Strumia, primo scrivano presso l'ufficio dell'avv. patrim. regio.

— S. M., per decreto del 2 di questo mese, ha nominato alla carica di segretario generale nel ministero delle finanze il conte Roggero di Salmour, membro della camera dei deputati.

— Con R. decreto 2 corrente, i consigli provinciali e divisionali del regno sono convocati in sessione ordinaria per dare eseguimento alle incumbenze loro attribuite dalla legge entro il periodo a caduno rispettivamente assegnato come infra:

I consigli delle provincie componenti le divisioni amministrative di Torino, Genova, Chambéry, Alessandria, Cuneo, Nizza, Novara, Annecy, Ivrea, Vercelli e Savona dal giorno 3 a tutto il 15 del vegnente settembre.

Quelli componenti le divisioni di Cagliari, Sassari e Nuoro dal giorno 15 a tutto il 22 del prossimo ottobre.

I consigli divisionali di Torino, Genova, Chambéry, Alessandria, Cuneo, Nizza, Novara, Annecy, Ivrea, Vercelli e Savona dal 5 a tutto il 20 dello stesso mese di ottobre.

Quelli di Cagliari, Sassari e Nuoro dal 5 a tutto il 18 del susseguente novembre.

FATTI DIVERSI

Ministero di marina. Il capitano di seconda classe nella marineria mercantile Giuseppe Massone da Nervi della goletta nazionale *Fortuna* prestava nell'anno scorso con gran zelo servizi all'armata francese d'Oriente, concorrendo col suo equipaggio al trasporto dalla Dobrugia a Varna dei militari francesi colpiti dal cholera.

L'imperatore lo ricompensava conferendogli una medaglia d'onore in oro di seconda classe, ed il R. governo al quale vien di essere la medesima rivolta col relativo diploma, promosse da S. M. l'autorizzazione al capitano Massone di fregiarsi dell'onorifico distintivo.

Monumento a re Carlo Alberto. La commissione incaricata dell'esame e giudizio degli abbozzi presentati al concorso per l'erezione nell'interno del civico palazzo, d'un monumento a re Carlo Alberto, ha pubblicato i verbali della quarta e della quinta delle sedute che essa tenne.

Furono presentati al concorso 12 abbozzi. L'abbozzo n. 9 del prof. Luigi Cauda di Torino ottenne 5 voti favorevoli contro due e fu proclamato vincitore del concorso.

L'abbozzo n. 2 del professore Giuseppe Dini fu dichiarato merite ole del premio di L. 500.

Mondovì, 5 luglio. Ieri era di passaggio in questa città diretta al castello di Casotto la famiglia reale; inutile sarebbe il dire come i monregalesi

---

« — Quanto al mio sonno » soggiunsi, « è così leggiero che mi sarei senza dubbio risvegliato se fosse alla lanterna sopravvenuto il più piccolo accidente.

« — Come! » esclamò il mio uggioso compagno; « cerchereste mai di difendere e giustificare la vostra condotta? Supponete che la lanterna si fosse incendiata. Questa disgrazia è già avvenuta, e il piombo fuso colò giù nella bocca d'un guardiano, sicchè, quando il medico fece l'autopsia del cadavere, gli se ne trovarono otto oncie nello stomaco.

« — Eh, via! vecchio rimbambito! Pensate voi forse spaventarmi colle vostre ridicole storie? Chi potrà mai credere che del piombo fuso sia passato dalla gola allo stomaco di un cristiano? Io no certo, non son fatto per berne di così grosse. Tenetele in serbo per un uditorio che possa digerirle meglio. Del resto, state pur sicuro che nè le vostre fiabe nè i vostri irosi sguardi mi faranno tenere gli occhi aperti, quando io abbia volontà di chiuderli. Questo non può arrecare nessun inconveniente. Dunque tutte le volte che mi sentirò stanco, mi riposerò. Avete capito? »

Egli mi guardò fisamente per qualche tempo, ma non mi rispose. Preso poi il libro dei segnali, ne scelse due e salì sulla piattaforma. Poco dopo, lo vidi ridiscendere e mettersi a scrivere, dicendomi:

« — Ho fatto il segnale convenuto per chiamar la scialuppa. Scriverò all'amministrazione, come come è mio dovere, che voi non volete più secondarmi.

« — Scrivete quel diavolo che vi pare, » risposi con indifferenza.

E per verità ero lietissimo della piega che prendevan le cose. Benchè mi dovessi aspettare una punizione, la speranza di poter uscire dalla mia orribil prigione mi colmava di gioia. Salii subito nella galleria e fissai lo sguardo là dove prima doveva comparire la barca. Restai così due ore senza scoprir nulla; e solo allora, tanto era grande il fascino che esercitava su di me il desiderio di esser libero, solo allora feci osservazione alla violenta agitazione del mare. Le ondate battevano contro la rupe di Eddystone con tanta veemenza che sarebbe stato ad una barca impossibile l'avvicinarsi. Fu grande il mio disinganno, giacchè i venti dell'equinozio parevano dover regnare colla stessa violenza per molto tempo ancora. Tuttavia pensai che, quand'anche avessero soffiato ancora per quindici giorni, due settimane in fin dei conti non erano sei mesi.

Rifattomi così d'animo, scesi giù dal mio compagno.

« — Potete tener la lettera per un'occasione migliore, maligno vecchiaccio che siete, » gli dissi. « Nessuna scialuppa potrà approdare con un tal tempo. La vostra lettera non partirà e, ciò che mi rincresce più, non partirò nemmen io.

« — Eh, vedremo! » rispose il vecchio.

E pronunciando queste parole, fece su in un rotolo la scrittura e poi la mise dentro una bottiglia, ch'egli turò con diligenza, intonacandola di cera.

« — Benissimo! » gli dissi, « una custodia di nuovo genere. Capisco la vostra intenzione, ma vi confesso sinceramente che non vi avrei creduto così ingegnoso. »

Dopo mezzogiorno, la scialuppa si fece vedere alla lontana e fendeva con gran fatica le onde, per avvicinarsi alla torre. Il mio compagno fece segno ai marinai di fermarsi, poi gettò in mare la bottiglia, che prese a navigare verso la scialuppa. Poco dopo, ebbi la gioia di esser certo che le mie colpe erano conosciute.

Nei tre giorni che seguirono, la barca prese molte volte il largo, ma non potè toccare il faro. Il quarto ed il quinto giorno, un terribile vento di sud-ovest non la lasciò uscire dal porto. In tutto questo tempo, il vecchio aveva voluto far lui solo il servizio della notte, giacchè non si fidava più di me. Ed io era ben contento ch'egli mi risparmiasse una così importuna veglia. La speranza poi di una non lontana libertà contribuiva essa pure a farmi allegro.

Tutto occupato da questa soddisfatta aspettazione, non mi accorgevo che il vecchio andava rapidamente perdendo le sue forze. Quelle continue veglie ne minavano la salute. Se appena l'avessi guardato, avrei visti i segni di quel travaglio sulla sua fisionomia; ma quando mi stava dinnanzi, ne distoglievo sempre gli occhi.

La tempesta durò due giorni ancora. La sera del secondo giorno, m'addormentai, come soleva, poco dopo il tramonto del sole. Non erano corse che un paio d'ore, quando fui di repente risvegliato dal suono della campana d'allarme, ch'era in comunicazione colla lanterna per mezzo di un filo di ferro. Levatomi subito, mi vestii in fretta e salii rapidamente la scala, pur sorridendo che qualche disgrazia fosse sopravvenuta, mentre il meticoloso vecchio faceva la guardia.

« — Chi sa che non sia la famosa esperienza del piombo fuso? » dissi fra me.

Ma il tristo spettacolo, che s'offerse a' miei occhi, fece cessar subito quel sorriso e mi tolse dall'animo ogni gaia idea.

(*Continua*)

abbiano accolti con gioia ed ossequiosamente salutati i figli del re Vittorio Emanuele II.

(*Gazz. delle Alpi*)

Il piroscafo Carlo Alberto. In una corrispondenza del *Piemonte*, del 19, scritta da bordo del *Carlo Alberto*, leggiamo quanto segue, che basta a dimostrare la situazione della nostra marina:

« Al nostro bordo regna un grande entusiasmo, e tutto l'equipaggio è animato da uno spirito eccellente. Eppure, malgrado i grandi pericoli che affrontiamo, non ci sono concessi i compensi soliti assegnarsi nelle campagne di guerra; ma per la gloria del nostro vessillo ci studiamo di fare quanto meglio da noi si possa. Ci duole però che non siamo armati in guerra e che l'equipaggio non è completo e, quel che più monta, è composto per la maggior parte di giovani di poco oltre i tre lustri, quindi non potremo servirci che di una porzione della batteria per mancanza d'uomini. Non ci tenete il broncio se le nostre opere non saranno pienamente a seconda della vostra espettazione, che sarebbe anche la nostra; la colpa è dell'impotenza, e non della volontà, che vi è tutta, anzi è maggiore di quanto si potrebbe desiderare e pretendere. »

Dispacci elettrici. L'agenzia telegrafica di Torino ci fa sapere che, oltre la *Patria* e il *Cattolico*, vi sono i giornali di Genova l'*Italia e popolo*, il *Movimento* e il *Pipistrello*, che pubblicano i dispacci elettrici senza spendere un soldo, e con danno manifesto dell'altrui proprietà.

Arresto di ladri. — *Piverone.* Ad un'ora dopo la mezzanotte del 27 spirato giugno due malandrini conscii dell'esistenza di cospicuo denaro presso il tesoriere di carità locale Boratto Gaspare si portarono alla di lui abitazione per derubarlo.

E già ne avevano mediante praticato foro aperta la porta quando il brigadiere della stazione dei carabinieri di Piverone Scazzo 1° Rocco passando nella prossima via vi fu attratto dal fioco rumore della fatta apertura.

Datisi i ladri a precipitosa fuga il brigadiere suddetto tuttochè solo ed armato di semplice sciabola con a fronte un numero doppio di avversarii sotto ogni probabilità muniti d'armi a fuoco si fece ad animosamete inseguirli.

Giunti a duecento passi fuori dell'abitato i due malandrini voltando improvvisamente la faccia aggredirono il brigadiere, e l'uno di essi gli spianò contro un moschetto.

Ma lo Scazzo avvertito dal chiaro di luna del pericolo, senza perdersi d'animo, si abbassa destramente e si spinge sotto il moschetto e con un rapido fendente di sciabola ne percuote il minaccioso ritentore sul braccio, sicchè atterrito dal quasi audace coraggio e dalla ricevuta ferita fuggì, e nel mentre stesso con colpo di punta ferisce il compagno nelle reni.

Non domo quest'ultimo dalla ferita si avventano l'un l'altro contro e dopo una lotta a corpo riescendo allo Scazzo di svincolarsi con lasciare nel pugno avversario i lacerati panni, mediante un fendente sul capo fermò il malandrino che condusse alla caserma della stazione.

Al valore pertanto ed intrepidezza del brigadiere Scazzo è dovuta la salvezza del danaro che faceva parte considerevole del patrimonio de' poveri locali, e la società gli è pur debitrice se insieme al furto non venne consumato l'assassinio della famiglia Boratto, nella cui camera da letto esisteva il danaro. Ma un non minor merito del brigadiere Scazzo è d'avere separato dalla società uno dei suoi più funesti membri, giacchè il ladro come sovra arrestato si è il capo banda, Avetta Gottardo da Cossano, che con ripetute grassazioni infestò la provincia vercellese.

Onore alla brava arma dei carabinieri; onore all'intrepido brigadiere Scazzo.

Le ferite dello Avetta tuttochè gravi sono però sanabili. Esso confessò il suo progetto. E combinazione singolare, ricoverato nell'ospedale dei poveri di Piverone, cui tentò rubare il danaro, ricevette in esso stabilimento una assidua e direi quasi affettuosa cura. Esso era sotto custodia della milizia locale di cui il capitano e parecchi altri membri si meritano onorevole menzione sia per le ricerche del compagno praticate nella notte del 27 giugno dopo l'arresto dello Avetta, che pella di lui custodia. Ieri mattina fu tradotto in queste carceri.

(*Eco della Baltea Dora*)

Macchine infernali. L'*Illustrated London News* dà una esatta descrizione delle macchine infernali adoprate dai russi, almeno di quelle trovate in numero di 57 e più nell'arsenale di Cherci.

Hanno l'aspetto d'una botte ordinaria, galleggiano, a meno che non si aggiunga loro un peso per sommergerle; altezza piedi 6 a 8, larghezza 4, forma conica; composte di doghe di legno cerchiate di ferro all'esterno; all'interno un recipiente di lamiera dove sta la carica fulminante in dose fortissima; un coperchio di gutta percha dalla parte che dà passaggio ai fili elettrici, posti dentro a contatto colla materia esplosibile; i fili corrono poi fino alla più prossima batteria di terra, dove basta riunire i due capi della pila per produrre scintilla ed esplosione.

Pare che dello stesso genere sian quelle sperimentate nel Baltico con tanto pericolo del piroscafo *Merlin*. È invero il modo più sicuro, poichè permette di accendere al minuto secondo preciso, e di non fallire mai. Quando però le botti sono sommerse può facilmente accadere che da terra non si calcoli bene la posizione del bastimento nemico, e che si accenda fuori di tempo, come accadde precisamente col *Merlin*.

L'accensione delle mine per mezzo dell'elettricità è cosa conosciutissima in tutta Europa; gli austriaci ne fecero uso da molti anni per isgomberare dagli scogli il letto del Danubio, e così fanno anche adesso; in Inghilterra servì a far saltare l'estremità d'un promontorio in mare, formando gettata; e così in altri paesi per altri lavori.

SPEDIZIONE D'ORIENTE

L'intendente generale d'armata presso il corpo di spedizione annunzia da Costantinopoli, in data del 25 giugno scorso, esser cessati i venti di tramontana, che già da lungo tempo trattenevano ai Dardanelli i numerosi nostri trasporti di viveri, ivi compresi l'*Euridice* ed il *Desgeneys*, cosicchè oltre a 24 navi erano arrivate nel Bosforo, alcune anzi rimorchiate dall'*Authion* e dal *Governolo*, già facevano vela alla volta della Crimea.

Con questi sussidi e coll'arrivo dei vapori già comperati o in via di provvedersi dal governo a cui si aggiungerà pure il *Monzambano*, si ha fiducia che non abbiano a rinnovarsi le difficoltà in cui versò talvolta il corpo di spedizione rispetto ai viveri, per difetto specialmente di sufficienti trasporti.

— Segue l'elenco degli ufficiali ed impiegati morti presso il corpo di spedizione:

Castelli avv. Claudio, uditore generale di guerra — Ritzu dott. Salvatore, medico di battaglione — Pavese Domenico, luogotenente nel reggimento cavalleggieri d'Aosta — Gamacchio Giuseppe, sottotenente nel corpo dei bersaglieri — Bertrand Giacomo, luogotenente nel 2 reggimento di fanteria — Biesta Carlo, sottotenente id. — Courtois Giuseppe, sottotenente del 1 reggimento di fanteria.

Il *Moniteur* pubblica il rapporto del generale Pélissier sull'affare del 18. Ne riportiamo la parte principale:

« ..... D'accordo con lord Raglan, il 17 noi cercammo di pesare sulla piazza di Sebastopoli con un fuoco che la rovinasse e rovinasse specialmente quei lavori ch'era nostra intenzione d'assalire. Il nemico cessò di buon'ora di rispondere da Malakoff e dal gran Redan. Egli è probabile che abbia cercato di risparmiare le sue batterie ed a riservare i suoi fuochi e che non subisse quanto noi avevamo motivo di credere l'effetto della nostra artiglieria.

« Checchè ne sia, la superiorità dei nostri cannoni ci confermò nel progetto di attaccare il 18 giugno, e nella notte precedente abbiamo prese tutte le disposizioni necessarie per eseguire il nostro movimento generale all'alba.

« Aveva scelto la batteria di Lancastre per posto da cui doveva dare il segnale, con una racchetta stellata, per il movimento generale; e malgrado le grandi difficoltà del terreno, malgrado gli ostacoli accumulati dal nemico, e quantunque i russi, certamente edotti dei nostri progetti, fossero sull'avviso e pronti a respingere l'assalto, è permesso di credere che quando l'assalto avesse potuto essere generale e simultaneo su tutta la linea, se avesse potuto ottenersi l'insieme e l'armonia nei nostri sforzi, lo scopo sarebbesi raggiunto. Sventuratamente la cosa andò diversamente ed una fatalità inconcepibile ci fece naufragare.

« Io era ancora a più di 1,000 metri dal punto dove doveva dare il segnale, quando una fucilata ardente frammista a qualche colpo di mitraglia mi avvertì che l'affare era violentemente impegnato verso la destra. Ed infatti un poco prima delle tre ore, il generale Mayran aveva creduto vedere il mio fuoco di segnale in una bomba (*à trace fusante*) lanciata dal ridotto Brancion. Invano fu avvertito del suo errore.

« Questo bravo e sfortunato generale diè ordine di cominciar l'attacco. Le colonne Saurin e Failly slanciaronsi subito innanzi. Il primo movimento fu magnifico; ma non appena furono queste colonne in marcia che venne ad assalirle una pioggia di palle e di mitraglie. Questa micidiale pioggia partiva non solo dalle opere che noi volevamo prendere d'assalto, ma anche dagli steamer nemici, che erano accorsi a gran vapore e manovravano con fortuna ed accortezza. Credo però che noi li abbiamo qualche po' danneggiati. Questo fuoco prodigioso arrestò lo sforzo delle nostre truppe. Divenne impossibile ai nostri soldati di marciar innanzi; ma non uno diè addietro d'un passo. Fu allora che il generale Mayran, già ferito due volte, venne gettato a terra da un colpo di mitraglia e dovette abbandonar il comando della sua divisione.

« Tutto ciò era stato l'affar d'un momento, e il generale Mayran veniva già trasportato via dal campo di battaglia, quando io dal terrapieno delle batterie Lancastre diedi il segnale. Le altre truppe si fanno allora innanzi, per appoggiare il movimento troppo precipitato della divisione di destra. Questa valorosa divisione, sconcertata un momento dalla perdita del suo generale, si rannoda prontamente sotto la voce del generale de Failly. Le truppe impegnate nella lotta, sostenute dal 2° battaglione del 95° di linea e da un battaglione di volteggiatori della guardia, sotto gli ordini del bravo colonnello Boudville, sanno intrepidamente mantenersi in un avvallamento di terreno, dove le aveva collocate il generale. Informato io intanto di questa situazione, che poteva farsi critica, diedi ordine al generale Regnault de Saint-Jean-d'Angély di mandare in soccorso a questa divisione quattro battaglioni dei volteggiatori della guardia, tolti alla riserva generale. I generali Mellinet ed Ulrich marciarono alla testa di questa bella truppa, rannodarono quelli che erano dispersi nel burrone del Carenaggio, ed occupando il fondo di questo, vennero a dare un solido appoggio al generale Failly.

« Il generale Mellinet si portò alla destra del generale Failly, con un battaglione di granatieri, e gli fu assai utile.

« L'attacco del centro non aveva avuto una sorte migliore. Il gen. Brunet non aveva ancor potuto completare tutte le sue disposizioni, quando brillarono nell'aria i razzi che dovevano servire di segnale. Già da 25 minuti tutta la destra era immaturamente impegnata. Tuttavia le sue truppe marciarono risolutamente; ma il loro valore venne a rompere contro il fuoco sostenuto dei russi e contro ostacoli imprevisti. In sul principio il gen. Brunet fu mortalmente ferito da una palla in mezzo al petto. La bandiera del 91 fu spezzata da una palla di cannone. È inutile l'aggiungere che i suoi gloriosi avanzi furono salvati da questo bravo reggimento.

Il gen. Lafont de Villiers prese il comando della divisione e confidò quello delle truppe impegnate al colonn. Lorencez. Queste tennero duro, intanto che il resto della divisione occupava le trincee, per far fronte alle eventualità del combattimento.

A sinistra, il gen. d'Autemarre non aveva potuto cominciar la zuffa, prima della divisione Brunet. Egli non poteva d'altronde farsi ragione della fucilata precoce che sentiva nella direzione del Carenaggio. Ma al segnale convenuto per l'assalto, slanciò con impeto il 5 dei cacciatori a piedi e il primo battaglione del 19 di linea, che, seguendo la cresta del burrone di Karabelnaia, giunsero fino alla trincea, che lo rannoda alla torre Malakoff, varcarono questa trincea ed entrarono così nel recinto stesso. Già gli zappatori del genio disponevano le scale pel resto del 19 e pel 26, di cui il generale d'Autemarre precipitava la marcia e fu un momento che potemmo credere nostra la vittoria. Le nostre aquile erano state piantate sulle opere russe. Sgraziatamente, questa speranza dovette ben presto ceder luogo.

« I nostri alleati, nell'attacco del gran Redan, avevano incontrato tali ostacoli ed erano stati esposti a tai fuochi di mitraglia che, malgrado la loro ben nota tenacità, erano già stati obbligati di cominciare un movimento di ritirata. Ciò non ostante, era tale lo slancio delle nostre truppe che avrebbero continuato a spingersi innanzi ed a caricar l'inimico; ma il difetto di simultaneità nell'attacco delle nostre divisioni lasciò i russi opprimerci colla riserva e l'artiglieria del gran Redan ed il nemico non perdette un momento per far marciare sui nostri bravi cacciatori a piedi tutte le altre riserve di Karabelnaia.

« Dinnanzi a forze così imponenti, il comandante Garnier, del 5° battaglione, che aveva già tocche cinque ferite, cercò, ma invano, di conservare il terreno conquistato. Costretto a piegar sotto al numero, ripassò la trincea. Il generale Niol raccolse la sua brigata, sostenuta dal 39° di linea. Si volle tentare un nuovo movimento offensivo, per assicurare la riuscita di questo nuovo sforzo e, sentito dal gen. d'Autemarre che la sua riserva riducevasi al 74° di linea, gli mandai il reggimento di zuavi della guardia; ma all'arrivar di questi veterani delle nostre guerre d'Africa, il movimento non aveva più l'insieme necessario per un così vigoroso colpo, non essendovi che una sola divisione senza appoggio, sia a destra, sia a sinistra, e travagliata dall'artiglieria del Redan, contro il quale i nostri alleati avevan già sospeso l'attacco; non tardai quindi a riconoscere che non c'era più nessuna eventualità favorevole. Un nuovo sforzo non avrebbe condotto che ad un'inutile effusione di sangue. Erano le otto e mezzo e diedi l'ordine dappertutto che si rientrasse nelle trincee. Questa operazione si compiè fieramente, con molto ordine e sangue freddo e senzachè il nemico c'inseguisse su alcun punto. Una parte delle trincee russe restò anzi occupata da alcuni dei nostri, che ritiraronsi successivamente e senza che il nemico osasse approffittare contro essi di alcuno de' suoi vantaggi. »

STATI ITALIANI

STATO ROMANO

Roma, 30 *giugno*. Il giornale di Roma pubblica la seguente notificanza del ministro delle finanze in data 28 giugno, per l'istituzione di una banca separata a Bologna:

« Essendosi degnata la santità di nostro signore di approvare una convenzione intervenuta tra la banca centrale dello stato pontificio e la società promotrice di una nuova banca in Bologna per le quattro legazioni di Bologna, Ferrara, Ravenna e Forlì, ci ha imposto di pubblicare nel sovrano suo nome per l'esecuzione della convenzione medesima le seguenti disposizioni:

« 1. La banca succursale di Bologna, annunciata coll'art. 3 della notificazione 29 aprile 1850 del ministero delle finanze, a partire dal 1° luglio prossimo venturo rimane distaccata dalla banca centrale di Roma, ed è autorizzata a costituirsi con capitali proprii col nome di *Banca pontificia per le quattro Legazioni*.

« 2. I medesimi privilegi accordati alla banca dello stato pontificio colla notificazione del ministero delle finanze 29 aprile 1850, per fino a che ne durerà la concessione a termini della notificazione medesima, saranno goduti dalla nuova banca pontificia nelle quattro provincie di Bologna, Ferrara, Ravenna e Forlì.

« 3. Il capitale della detta nuova banca non sarà maggiore di scudi duecentomila.

« 4. Il governo avrà un conto corrente col nuovo stabilimento, estensibile alla somma di trentamila scudi al saggio del tre per cento all'anno.

« 5. Dovrà formarsi lo statuto della nuova banca al più presto possibile, sulle norme usate per simili stabilimenti, per essere sottoposto all'approvazione del governo, e fino a che tale statuto non sia approvato, saranno applicate le norme dello statuto in vigore per la banca dello stato pontificio.

« 6. Presso la nuova banca pontificia per le quattro Legazioni vi sarà un commissario di governo, col mezzo del quale il governo sorveglierà che le operazioni ne sieno conformi allo statuto. Il suo trattamento è a carico della banca medesima.

« 7. I biglietti della nuova banca porteranno la leggenda analoga alla sua denominazione di *Banca pontificia per le quattro Legazioni*, colla dichiarazione che sono pagabili in Bologna; ma non avendo oggi la detta banca in pronto i biglietti proprii, viene autorizzata a servirsi provvisoriamente, in pendenza della formazione dello statuto, del modulo in uso per quelli della banca dello stato pontificio, sui quali sarà apposto un marchio a vernice turchina colle parole: — *Biglietto provvisorio della Banca di Bologna per le quattro Legazioni, pagabile in Bologna.* — »

Leggonsi nel *Journal des Débats* i seguenti due fatti di diverso tenore che assicuransi accaduti nelle Romagne:

« Il cholera come è noto infierisce in un modo assai crudele nelle principali città delle legazioni; in un villaggio aveva dapprima colpito il curato che ne era morto e quindi una folla d'altri abitanti: i due vicarii ebbero la debolezza di fuggire; il cardinale Ferretti che per caso trovavasi non lungi di là indegnato della condotta di questi ecclesiastici, si fa accompagnare da tre o quattro cappuccini ed andò ad installarsi al deserto presbitero, ove, per quanto dicesi, adempie le cure del defunto parroco.

« Nei dintorni di Fermo, per quanto dicesi, sarebbe stato commesso un grande delitto. Ne corre a Roma avunque il racconto, sebbene non abbiasene altra prova che la pubblica notorietà. Ecco come si racconta il fatto:

« Un uomo morendo avea confidato al suo parroco, per sovvenire all'esistenza di una figlia che lasciava orfana, una somma di circa 25m. franchi e più, nascosta in un certo luogo. Morto il padre, questa figlia continuò a dimorare con una vecchia zia in una casa appartata. Qualche giorno fa un soldato, di quelli che si chiamano finanzieri, sorpreso da un violento uragano, avea ottenuto ricovero nella casa di queste due donne e già era qualche tempo che tutti colà dormivano quando si battè alla porta. La vecchia zia andò ad aprire e fu tosto uccisa. Due assassini, che non erano altro che il parroco ed il sotterramorti, penetrarono nella casa e stavano per assassinare la figlia, quando fu salvata dal *finanziere* che uccise il sotterramorti ed arrestò il parroco.

« Nel caso che questo fatto che si racconta da persone che meritano fede si avverasse, il parroco in virtù dei privilegi ecclesiastici non potrebbe incorrere se non in una pena assai piccola a meno che non intervenga un rescritto particolare del pontefice. Contro l'abate Abba che salì il patibolo dieci anni or sono non si potè procedere se non dopo un rescritto pontificio con gravi difficoltà strappato a Gregorio XVI. Diciotto mesi or sono un agostiniano condannato per assassinio commesso di complicità con tre laici non fu condannato ad una pena inferiore a quella che toccò ai suoi compagni.

STATI ESTERI

FRANCIA

(*Corrispondenza particolare dell'*Opinione)

Parigi, 4 *luglio*.

Il *Moniteur* contiene infine il rapporto del generale Pélissier. È tale qual si sarebbe potuto prevederlo. Pare che il generale in capo voglia attribuire il mal successo al generale Mayran, che avrebbe cominciato l'attacco troppo presto. Senza voler permettermi di discutere col generale Pélissier, devo però avvertire che lettere di Crimea e scritte da ufficiali di un alto grado dicono non essere tutta colpa del generale Mayran, il quale sarebbe stato costretto ad attaccare dal venir innanzi dei russi.

Correva ieri voce a Parigi (ed è la terza volta) che Pélissier fosse richiamato e surrogato dal generale Bosquet. Non so che fondamento abbia. Certo è che non tarderà ad esser dato un nuovo assalto e che si spera una buona rivincita. E non è più possibile un altro tentativo a vuoto, giacchè l'effetto morale sull'esercito ne sarebbe troppo funesto.

Le nostre rendite ebbero ieri molta fermezza, in seguito alla voce che non si sarebbe in questo momento realizzato l'imprestito. Risulta infatti dai termini ambigui del rapporto che il governo domanda autorizzazione di contrattare, senza dire l'epoca. Se però devo stare alle informazioni, che mi vengono dal ministero di finanze, ho da credere che il lavoro relativo a quest'imprestito è già tutto preparato negli uffici e ch'esso non può tardare ad essere pubblicato.

I proprietari di terreni viticoli, che hanno sofferto tanto in conseguenza della crittogama, paiono assai malcontenti della nuova imposta sull'alcool. Essi dicono che questi alcool sono per essi una risorsa, venuta a scemare la quale, non sapranno più che farsi. Dicesi che a Bordeaux facesse molta e cattiva impressione l'annunzio di quest'imposta. Il prefetto è assai imbarazzato, poichè non sa come giustificare la cosa. Dicesi che siavi nella camera un numeroso partito, che voglia domandare il ristabilimento dell'imposta sul sale, di maniera che il governo avrebbe l'aria d'aver la mano for-

zata, se tal ristabilimento avesse luogo per via di una proposta del corpo legislativo. Certo è che, eccettuati uno o due dipartimenti, che hanno saline importanti, ciò non tocca le popolazioni così davvicino come lo si crede. Malgrado la soppressione dell'imposta, il prezzo del sale non ha guari diminuito. Sono i commercianti che approfittarono di questi 30 o 35 milioni che furono abbandonati.

Il governo spiega in un rapporto assai lungo le ragioni che lo hanno indotto a prendere questo partito e ad aggravare un po' il presente per salvare l'avvenire. Le camere non voteranno queste imposte che con molta fatica e perchè non possono far altrimenti. Il rapporto per l'imprestito sarà fatto da De Morny, di maniera che da questa parte non c'è da temere nessuna opposizione. Se le cose andranno così facilmente, come si crede e si spera, l'imprestito e le imposte potranno essere votati in otto giorni. In ogni modo, si dice che la sessione sarà chiusa dal 15 al 20 luglio.

Ricevo in questo momento una lunga lettera dal Baltico, che non reca nessun fatto nuovo e che dice invece non avere gli sforzi fatti finora avuto alcun risultato. C'è però un gran movimento nella flotta anglo-francese.

PS. I fondi si sono oggi ben sostenuti, benchè le notizie di Crimea non sieno molto favorevoli. Ciò dipende, mi si assicura, da una combinazione relativa al nuovo imprestito; combinazione che dev'esser causa di un rialzo assai forte dei nostri fondi. Gl'inglesi hanno già, dicesi, sottoscritto per una somma considerevole, qualunque sia la cifra fissata dal ministro. Questa si chiama confidenza. A.

—

Leggesi in testa all'*Assemblée nationale* il seguente comunicato:

« Nel suo numero del 3 luglio, l'*Assemblée nationale*, togliendo dal *Constitutionnel* una corrispondenza da Sebastopoli, dà a questo foglio la qualificazione di giornale semi-ufficiale.

« Il governo ha già dichiarato in una nota inserita nel *Moniteur universel* il giorno 8 maggio scorso, ch'esso non ha organi semi-ufficiali. Importa di rinnovare formalmente questa dichiarazione.

« I fatti riprodotti dal *Constitutionnel*, nella sua corrispondenza da Sebastopoli, sono d'altronde improntati di una grande esagerazione ed in contraddizione con tutte le informazioni giunte a cognizione del governo. »

NOTIZIE DEL MATTINO

LOMBARDO-VENETO

Venezia, 3 luglio. Il cholera continua a scemare; ieri non si ebbero che 5 casi e 3 decessi; il totale de' casi dal principio ascende a 910.

In Padova, dal principio della malattia al 1° luglio si contano 410 casi e 262 decessi.

A Verona, si ebbero il 2 casi 10 e 3 decessi.

A Brescia, si contano due casi su persone poverissime di cui uno proveniva da Padova.

Dispacci elettrici

Parigi, 7 luglio.

L'imperatore rispose al corpo legislativo che gli presentava i già adottati progetti di legge sul prestito e sulla leva: Ho confidenza che collo slancio patriotico del paese noi sorpasseremo le difficoltà e giungeremo ad una pace onorevole.

Si discuterà quest'oggi la garanzia francese per il prestito da contrarsi dalla Turchia.

Il generale Pélissier manda a mezzanotte del 5: Tutto va bene nella situazione.

—

Borsa di Parigi 6 luglio.

	In contanti	In liquidazione
Fondi francesi		
3 p. 0[0	66 65	66 30
4 1[2 p. 0[0	92 90	92 60
Fondi piemontesi		
1849 5 p. 0[0	» »	» »
1853 3 p. 0[0	53 »	» »
Consolidati ingl.	91 3/8 (a mezzodì)	

G. Rombaldo *Gerente*.

CAMERA D'AGRICOLTURA E COMMERCIO

Borsa di commercio — Bollettino ufficiale *dei corsi accertati dagli agenti di cambio.*

Corso autentico - 7 luglio 1855.

Fondi pubblici

1819 5 0[0 1 aprile — Contr. del giorno prec. dopo la borsa in cont. 87

1831 » 1 luglio — Contr. del giorno prec. dopo la borsa in cont. 86

1849 » 1 luglio — Contr. del giorno prec. dopo la borsa in c. 85 50
Contr. della matt. in c. 85 50

1851 » 1 giug. — Contr. della matt. in c. 85 25

1849 Obbl. 4 0[0 1 aprile — Contr. m. in c. 887 50

1850 Obbl. 4 0/0 1 febbr. — Contr. m. in c. 885

Cambi

	Per brevi scad.	Per 3 mesi
Augusta	253 1/2	253
Francoforte sul Meno	212 1/4	
Lione	100 »	99 20
Londra	25 10	24 87 1/2
Parigi	100 »	99 20
Torino *sconto*	6 0[0	
Genova *sconto*	6 0[0	

PUBBLICAZIONE DEGLI ANNUNZI

nel giornale L'OPINIONE

Col giorno 30 giugno 1855 essendo scaduto il contratto che l'amministrazione del giornale aveva conchiuso col sig. Domenico Mondo per la pubblicazione degli annunzi nella quarta pagina del giornale l'*Opinione*, l'amministrazione del giornale stesso previene il pubblico e principalmente coloro che desiderano far pubblicare qualche annunzio nel giornale dal 1° di luglio in avanti, affinchè, per quest'oggetto, si compiacciano dirigersi alla segreteria dell'amministrazione posta nello stesso ufficio del giornale, contrada della Madonna degli Angeli, n. 13, secondo cortile, per le opportune intelligenze.

Il prezzo delle inserzioni è così stabilito:

Per ogni linea e per una sola pubblicazione Cent. 25.

Per gli avvisi che devono riprodursi si farà un ribasso e per le inserzioni che dovessero entrare nel corpo del giornale si prenderanno di caso in caso gli opportuni concerti.

ORARIO DELLE PARTENZE
dei convogli di tutte le strade ferrate sarde
a partire dal 12 corrente maggio.

da Torino *a* Genova

Partenze da Torino per Genova
Ore 5,30—8,00—10,00 antimer.—3,30—5,20 pom.

Partenza da Alessandria per Torino
Ore 3,40 antimeridiane—5,15 pomeridiane.

Partenza da Alessandria per Genova
Ore 3,00 antimeridiane.

Partenze da Genova per Torino
Ore 5,40—8,00 antim.—3,50—5,30 pomeridiane.

da Alessandria *a* Novara

Partenze da Alessandria	*Partenze da Novara*
Ore 3,00 8,45 antim.	Ore 6,00 11,40 ant.
» 3,00 6,40 pomer.	» 3,50 8,36 pom.

da Mortara *a* Vigevano

Partenze da Vigevano	*Partenze da Mortara*
Ore 6,05 11,40 antim.	Ore 4,20 10,10 antim.
» 4,00 8,45 pom.	» 3,10 8,00 pom.

da Torino *a* Cuneo

Partenze da Torino	*Partenze da Cuneo*
Ore 5,10 9,35 antim.	Ore 5,20 9,25 antim.
» 2,50 6,50 pomer.	» 2,40 6,30 pom.

da Torino *a* Susa

Partenze da Torino	*Partenze da Susa*
Ore 7,10 antimeridiane	Ore 4,30 antimerid
» 2,20 7,30 pomer.	» 12,00 5,00 pom.

da Torino *a* Pinerolo

Partenze da Torino	*Partenze da Pinerolo*
Ore 5,00 antimerid.	Ore 7,10 antimerid.
» 12,00 5,00 pom.	» 2,00 7,30 pom.

da Torino *a* Novara *per* Vercelli

Partenze da Torino per Novara
Ore 6,00 antimerid.—12, 5,35 pomerid.

Partenze da Novara per Torino
Ore 6,50 antimerid.—12,50, 6,25 pomerid.

da Novara *ad* Arona
Attualmente fino a Oleggio

Partenze da Novara	*Partenze da Oleggio*
Ore 4,55 10,45 antim.	Ore 5,30 11,10 ant.
» 5,10 8,40 pom.	» 3,20 7,55 pom.

Tip. dell'OPINIONE.